Contact !

N° 76 octobre-novembre-décembre 2013

Aéro Club Aix Marseille
Donnez-vous des ailes...
FFA

Edito

D'abord des nouvelles du PS28 AM , elles sont bonnes : 150 heures de vol en 3 mois, c'est très bien. Il semble que beaucoup de pilotes brevetés attendaient ce type de machine, neuve et pas chère. Nous sommes au-delà des petits vols de curiosité.
Pas de panne sur la période, nous avons juste usé les plaquettes de freins, il va falloir s'habituer à rouler sans trop freiner !

L'activité annuelle n'est pas plus importante que ce que nous avions prévu et présenté à l'assemblée générale. Aussi le conseil d'administration a voté la suppression du poste de chef pilote "salarié", et donc le licenciement de celui-ci.
Comme je l'ai déjà évoqué: chacun d'entre vous va devoir s'adapter à ce nouveau fonctionnement.
Certains pensent que le profil très individualiste de l'adhérent du club qui lave peu les avions, perd les protections badin, les check-lists, range mal les avions sans rajouter d'essence et j'en passe, ne fera pas merveille quand cet adhérent sera livré à lui-même, dans un club moins encadré.
Je préfère espérer que chacun prendra conscience des enjeux : voler est notre but, le club est l'outil indispensable pour atteindre ce but. Il faudra se forcer pour avoir le bon comportement et faire les bonnes actions pour le club. Vous ne le soupçonner sans doute pas mais ces membres du club existent déjà; ils ne sont ni conseillers ni instructeurs et ils ont participé à la construction de la pergola sur la terrasse, viennent laver les avions ou remplissent le bar. Sans bruit, sans faux salaire, bénévolement.

Une autre facette de notre avenir : nous sommes allés à Blois voir le plus grand salon de l'ULM d'Europe, car le club pourrait retrouver avec cette activité un nouvel élan. Des pilotes pourront aimer se promener sur des petits terrains (non classés aérodromes) qu'ils soient en plaine ou en montagne. Ces « petits avions » sont à la pointe du progrès du début de ce troisième millénaire, on trouve toutes les idées des ingénieurs. Des tout jeunes qui mettent en forme leur envie de nouveauté et d'autres qui, après une carrière aéronautique bien remplie, décident de réaliser leur rêve. Cette page de la vie du club sera très importante, il est aussi possible qu'elle ne soit pas si vous ne le voulez pas.

Pour faire ce choix et préparer nos mutations je pense qu'il faut nous rencontrer d'ici la fin de l'année, dans une réunion informelle ou dans une véritable assemblée générale, je ne sais pas encore. Le conseil d'administration y réfléchit et j'ai confiance dans ses décisions car il est constitué d'hommes et de femmes de valeur, avant tout passionnés par ce qui vole.

Quelques travaux en cours : nous essayons d'obtenir de l'essence sans plomb sur l'aérodrome pour notre moteur Rotax. Nous nous informons sur l'ATO sans confondre textes réglementaires et projets. Il y a 3 ans, on nous expliquait la disparition du brevet de base en 2012, aujourd'hui il serait prolongé sine die !

Alors Bons Vols à nos Brevets de Base, et à tous les autres !

Le Président

Patrick BOURCHET

P.S : je rappelle que l'engagement bénévole implique que la promenade à Blois a été 100% financée par les conseillers qui y ont participé et non par le club, comme tous les voyages "club" d'ailleurs!

Le Mont Saint Michel, sous l'aile de Echo Hotel. On peut aussi faire de beaux voyages en France...voir page 6

Photo Serge Juge-Boulogne

Dans ce numéro :

Edito
Avenir du Club ***p.2***

Sécurité
La « TEM » ***p.3***

Histoire
Roland GARROS ***p.4***

Musée
Malta Muséum ***p.5***

Voyage
Aérotourisme en France ***p.6***

Infos Club
Nouvelles, Evènements.... ***p.11***

CONTACT !

Directeur de la publication :
Patrick BOURCHET

Rédaction—Mise en page –Infographie :
Yves DESPAS

Ont collaboré à ce numéro :
Patrick BOURCHET, Françoise BERTRAND, Patrick ELKAN, Serge JUGE-BOULOGNE, Cathy FRANÇON.

Edition :
COREP Aix-en-Provence

©Aéro Club Aix Marseille

La « TEM »

TEM :
Threat and Error Management
Gestion des menaces et des erreurs

Le concept de gestion des menaces, des erreurs et des situations indésirables est, pour un pilote, l'un des plus importants en matière de sécurité. Si vous êtes capable d'anticiper les menaces et d'éviter les erreurs, vous possédez, alors, toutes les qualités de l'aviateur.

Apprendre à manœuvrer une voiture sur un immense parking de supermarché entièrement vide est un savoir faire nécessaire. Conduire dans la circulation, en intégrant toutes les menaces générées par les "autres", demande à prendre en compte l'environnement : la circulation mais aussi le type de route, la météo, notre état physique et mental...

Pour piloter c'est le même problème avec en plus la spécificité des règles de l'air, le fait de se déplacer dans 4 dimensions (3 axes et la vitesse), et que l'avion ne puisse pas s'arrêter en vol pour nous laissez le temps de réfléchir.
La seule application des procédures et le respect des règlements sont loin de pouvoir gérer les nombreuses menaces rencontrées dans notre activité aéronautique.

Les menaces

Une menace est une situation ou un évènement qui peut affecter la sécurité de notre vol ou provoquer des erreurs.
Les menaces externes : Elles proviennent soit de l'environnement, soit de l'avion. Certaines d'entre elles peuvent être anticipées (ex. la météo), d'autres sont soudaines (ex. une panne), d'autres enfin sont latentes, en sommeil (oubli de la carte VAC pour l'arrivée, plein carburant non conforme à la prévision...).
Les menaces internes : C'est nous qui en sommes à l'origine : fatigue, stress dû à l'inexpérience, à des problèmes personnels…

Les erreurs.

Les erreurs non gérées ou mal gérées peuvent se transformer en menace et ensuite en situation indésirable.

Les situations indésirables.

Lorsque la situation devient indésirable, le pilote se trouve dans une situation dans laquelle les marges de sécurité se réduisent jusqu'à l'accident.

La TEM

La TEM est donc l'anticipation des menaces, dont celles susceptibles de générer des erreurs qui entraîneraient des situations indésirables.
Moins le pilote est expérimenté, plus les menaces sont nombreuses. La conscience des risques est proportionnelle à l'expérience.

La combinaison des menaces.

Gérer des menaces, c'est ce que font tous les pilotes, plus ou moins consciemment, plus ou moins méthodiquement, plus ou moins efficacement.
Mais la TEM est un vrai concept de compréhension et d'anticipation des situations à risques. C'est une analyse systématique qui ne se réduit pas aux seules menaces visibles : elles se penche également sur les contextes susceptibles de les générer, et sur les combinaisons possibles entre certains facteurs qui semblent anodins mais qui, mis bout à bout, peuvent constituer une menace réelle.

La gestion des menaces.

Entre notre expérience et les différentes situations auxquelles nous pouvons être confrontées, c'est une multitude de combinaisons possibles que les règlements sont loin de pouvoir couvrir. Notre véritable challenge est d'identifier ce qui constitue, **pour chacun de nous**, des menaces, afin d'éviter ces confrontations à risques : en fonction de l'expérience, de l'entraînement, de l'état physique et psychique, les menaces seront différentes pour chaque pilote et pour chaque vol.
L'anticipation des dangers de notre environnement permet d'éviter de nous retrouver dans des situations (à risques) trop exigeantes pour nous.
Piloter, c'est rétablir en permanence un équilibre instable. Petits écarts = petites corrections, grand écarts = grandes corrections donc déstabilisation et menace.

Les contre-mesures

La TEM consiste à détecter les menaces et les risques d'erreurs.
Comment détecter les menaces et minimiser les risques d'erreurs :

Préparation sérieuse du vol à long terme :
Envisager les trajectoires, les altitudes, les zones à risques, les contacts radio, les déroutements, les dégagements, prévoir des plan B si le vol ne se déroule pas comme prévu...etc.

Préparation sérieuse du vol à court terme :
Une étude minutieuse de la météo et des NOTAM diminue fortement les risques de surprise au cours du vol et permets d'évaluer notre capacité personnelle de ce jour-là à faire face aux menaces envisagées.
Une préparation de l'avion telle que prévue dans les procédures (pré-vol, devis de masse et centrage, pleins carburant...) évite au maximum les menaces latentes (erreurs ou oublis qui auront des conséquences plus tard au cours du vol).

Les briefings :
Les briefings servent à activer la mémoire à court terme.
Les briefings servent à prendre en compte l'environnement et les conditions réelles du moment pour définir le "plan d'action", la stratégie, les procédures que l'on va suivre dans la phase de vol à venir.
Dire ce que l'on va faire pour faire ce que l'on a dit
Le fait de concrétiser mentalement la trajectoire et les procédures à venir dans les conditions et les particularités du jour, permet d'anticiper les problèmes éventuels et de diminuer fortement le stress lié à la venue d'un évènement non envisagé, donc de diminuer les menaces et les

risques d'erreurs.
- Briefing avant mise en route pour le roulage (cheminement, TWY, fréquences...).etc.
- Briefing avant décollage (toutes les particularités du jour : longueur et état de la piste, vent, turbulences, masse, température, obstacles, vitesses à adopter)...etc.
- Briefing avant descente pour définir le point de début descente et son objectif, la trajectoire d'arrivée...etc.
- Briefing atterrissage qui défini la configuration et la vitesse d'approche, la remise des gaz (l'atterrissage est une remise de gaz ratée), que fait-on après le touché : dégagement de la piste, touch and go, trajectoire et altitude à l'issue du touché...etc.

CONCLUSION

Réduire les menaces et diminuer les risques d'erreurs c'est :
Préparer ses vols, être en forme physique et mentale, être compétent et entraîné pour le vol envisagé, se connaître soi même et ses limites.
Mais aussi, évoluer et piloter en prenant en compte l'ensemble des paramètres environnementaux : anticiper et prévoir.

Bons vols, volez avec sérénité

Patrick ELKAN
Conseiller de sécurité

Histoire

Roland GARROS

Il y a tout juste 100 ans, le 23 septembre 1913, Roland GARROS effectuait la première traversée de la Méditerranée, sans escale entre Fréjus et Bizerte.

Roland GARROS est né le 6 octobre 1888 à Saint Denis de la Réunion. Il a 4 ans quand ses parents s'installent en Indochine où son père, avocat ouvre un cabinet. A 12 ans, ses parents l'envoient , seul, à Paris pour suivre ses études au Lycée Stanislas. Victime d'une grave pneumonie, la direction du Lycée l'envoie se rétablir au soleil dans le Lycée Stanislas de Nice où il fera toute sa scolarité et sera séduit par les paysages et le climat de la Méditerranée.
Sportif, il pratique le cyclisme et le football à un bon niveau, puis à Paris il pratiquera le Rugby au Stade Français avec son ami Emile Lesieur.
Il aime également la musique et obtient un premier prix de piano.
Il termine ses études à l'Ecole des Hautes Etudes Commerciales (HEC) dont il sera diplômé.

Son père, qui voulait qu'il devienne avocat, lui coupe les vivres. Il réussit néanmoins avec l'aide du père d'un ami, a monter un commerce de voitures a coté de l'Arc de triomphe ! Il vend des automobiles Grégoire.
Plus tard il deviendra ami avec Ettore Bugatti qui baptisera une série de 7 voitures du nom de Roland Garros qui en possédait une.

L'Exploit

Il est arrivé la veille en train, avec sa compagne, Marcelle Gorge, Il fait beau et il décide de partir le lendemain vers 6 heures, Il fait encore nuit lorsqu'il se rend au terrain de la Marine de Fréjus, Tout est prêt, il se couvre de plusieurs couches de vêtements, enfile une combinaison imperméable et un passe-montagne, vérifie ses 2 montres dont une réglée sur midi au moment du décollage, Après de brefs adieux à son amie et quelques militaires il met en route, Son avion, un Morane type H, équipé d'un moteur Gnome de 60cv décolle difficilement avec sa charge de 200 l d'essence et 60 l d'huile de Ricin qui lui donnent 8 heures d'autonomie, Il est 5h47 et, à la boussole, il met le cap sur la Corse. Elle apparaît bientôt et il navigue à vue pour la contourner par l'Ouest,
Soudain, un claquement sec, métallique, accompagné de vibrations indique que quelque chose a cassé dans le moteur, Garros réduit les gaz et met le cap sur Ajaccio, Mais le moteur, s'il cogne, continue de tourner régulièrement, et il décide de continuer sur la Sardaigne où pense t'il, il pourra se poser en cas de besoin, Des nuages l'obligent à descendre et des vents contraires le ralentisse, Il arrive enfin à Cagliari et doit prendre la décision d'atterrir ou de continuer, Le moteur cogne, il a pris du retard, Roland Garros hésite un instant mais il continue,
Plus tard il écrira : *« Je n'oublierai jamais ce moment d'hésitation. Une force mystérieuse plus forte que ma raison et que ma volonté m'entraîna vers la mer. »*
Pour consommer moins il monte vers 3000 mètres et règle le carburateur au minimum.
Un nouveau et inquiétant bruit de rupture se produit, mais le moteur continue a tourner, Dans un trou de nuages, il aperçoit 3 navires venus à sa rencontre, Il coupe le moteur et plonge vers eux pour se faire voir et qu'ils fassent demi tour, Le moteur redémarre difficilement. Enfin il voit la côte, A court d'essence il renonce à aller à Tunis et va se poser sur un champ de manœuvre à Bizerte où personne ne l'attend, après 7 h 53 de vol, Il ne lui reste que 5 litres d'essence !
Roland Garros vient de réussir la première traversée sans escale de la Méditerranée,
Son exploit aura un énorme retentissement, et son retour à Marseille puis à Paris sera triomphal,

En 1909, il assiste à la Grande semaine de Champagne à Reims. C'est la révélation : il sera aviateur.
Il achète aussitôt une Demoiselle de Santos Dumont qu'il apprend à piloter à Issy-les-Moulineaux en s'entre-aidant avec le suisse Edmond Audemars.
Le 14 juillet 1910 il participe à un meeting à Cholet, avant d'obtenir son Brevet le 19 juillet. Il a 3 heures de vol quand il est embauché pour participer au meeting de Belmont à New York puis John Moisant l'engage pour une grande tournée de démonstrations a travers les Etats-Unis puis au Mexique et à Cuba avec notamment E. Audemars et R. Barrier.
De retour en France en 1911 il participa aux courses Paris-Madrid, Paris Rome et au Circuit Européen où il termine a chaque fois second.
Il fait la connaissance de Charles Voisin qui lui organise un record d'altitude (3950 m)
En octobre il est avec Audemars et Vedrines, au grand meeting de Marseille au parc Borely qui rassemble une foule énorme.
Il fait ensuite une tournée en Amérique du Sud et conseillera l'armée Brésilienne pour créer son aviation militaire.
A nouveau en France il gagne le circuit d'Anjou, bat un nouveau record d'altitude (4950m). Il de vient pilote d'essai pour Léon Morane et Raymond Saulnier. Il s'entraîne à Aix en Provence pour un nouveau record d'altitude qu'il obtient à Tunis avec 5610m. Il fait ensuite un raid Tunis-Rome effectuant la traversée Tunisie-Sicile qui sera le premier vol inter continental.
Il participe a des meeting, notamment à Vienne, et à la coupe Schneider.
Le 23 septembre 1913, il traverse la Méditerranée.
Cet exploit le rendra célèbre.

Il est a Berlin au moment de l'attentat de Sarajevo et il a juste le temps de revenir en France au volant de sa Bugatti, avant la déclaration de guerre.

Il s'engage comme pilote. A la demande de R. Saulnier, il met au point le premier dispositif de tir a travers le champ de l'hélice avec lequel il obtient 3 victoires en avril 1915.
En panne, il est contraint de se poser en territoire ennemi et est fait prisonnier sans avoir pu détruire son avion. Le dispositif sera aussitôt adapté par Fokker sur les avions allemands.
Après plusieurs tentatives, il réussit a s'évader déguisé en officier allemand . Mais, en 3 ans de détention, sa santé s'est fortement dégradée et sa myopie le gène pour piloter. Bien que Clemenceau souhaite l'affecter à l'Etat Major, il fait un stage de remise à niveau et est affecté au MS26.
Lorsqu'il est a Paris il partage son amour pour la musique de Chopin avec une amie pianiste, Misia Edwards, élève de Gabriel Fauré. Chez elle il jouera pour la danseuse Isadora Duncan. Lorsqu'il la raccompagnera, elle dansera pour lui Place de la Concorde pendant une alerte aérienne !

Le 2 octobre 1918, il obtient sa 4eme victoire.
Le 5 octobre après un combat aérien, son avion se désintègre en vol, la veille de son trentième anniversaire.

Roland GARROS restera dans l'histoire comme le vainqueur de la Méditerranée.
Georges Clemenceau l'avait fait décorer de la Légion d'Honneur.
Jean Cocteau, qu'il emmena plusieurs fois en vol, écrira plus tard un long poème sur Garros : le Cap de Bonne Espérance.
En 1927, Emile Lesieur, devenu Président du Stade Français, imposera que le stade de Tennis, construit à la Porte d'Auteuil pour accueillir la Coupe Davis porte le nom de son ami.

Yves DESPAS

Sources : Wikipedia ; Aérobuzz
Photo : Bibliothèque Nationale

« Mémoires de l'Hydraviation »
présente une exposition :
GARROS, héros de la Méditerranée
Du 1er au 17 octobre

au Centre Municipal de Ressources Madon
5, rue Madon 13005 MARSEILLE

Musée

Le Malta Aviation Muséum

Si vous allez à Malte (pourquoi pas un voyage Club au printemps 2014?), vous ne manquerez pas d'aller visiter Mdina, l'ancienne capitale, ville citadelle dont les pierres, couleur de miel, accrochent admirablement la lumière,
A quelques Km de là, juste à coté du stade national, sur l'emplacement de l'ancienne base RAF de Ta' Quali, 3 hangars abritent un petit Musée, le Malta Aviation Muséum,
Un des hangars, récemment construit, est dédié à la bataille aérienne de Malte, Il doit rappeler le rôle important de l'île de Malte dans la seconde guerre mondiale.
Témoins de cette époque, un Spitfire MarkIX avec un camouflage type « désert », et tendrement baptisé « Mary-Rose » et, plus rare, un Hurricane Mk II, repêché en 1995 par 40 mètres de fond, dans un triste état, et restauré (ou plutôt reconstruit) et dont l'aile gauche non terminée laisse voir la structure,
Un petit panneau est dédié à la mémoire de son pilote, tué dans le crash, C'est peu pour l'instant mais il y a un projet de développement,

Un second hangar assez vaste abrite divers avions postérieurs à la guerre, On peut voir un beau Tiger moth, un Cessna L19E « Bird Dog », 3 jets : un Fiat G91R aux couleurs italiennes et 2 Gloster Meteor, un T7 biplace d'entraînement

La bataille de Malte

L'île de Malte, alors anglaise est isolée entre l'Italie fasciste et la Tunisie occupée par les allemands (l'Afrika Corp du général Rommel),
Elle a une très grande importance stratégique en coupant la liaison entre l'Italie et l'armée allemande en Afrique.
En retour l'île supporta un siège avec d'intenses bombardements de 1941 à 1943.
Elle fit l'objet d'une très grande bataille aérienne et maritime, engageant des milliers d'avions qui coulèrent de nombreux navires de part et d'autre.

et un NF14T, un hélico Bell et un DC 3 accueillant sous son aile protectrice un Pou du Ciel équipé d'un moteur de 2CV ! Il y a aussi 2 nez avec le cockpit, l'un d'un BAC 1-11, l'autre d'un jet English Electric Lightning
Lors de notre visite il y avait également quelques belles anglaises, je veux dire des voitures, suite à une expo temporaire mais elles ne font pas partie des collections,
Le troisième hangar, (en réalité le premier dans la visite, là où on prend les billets d'entrée) est le plus ancien, Outre un Vampire T11 et un Hawker Sea-hawk , on peut voir une autogyre, quelques moteurs et une importante collection de maquettes dans des vitrines, ainsi qu'un Link Trainer, ancêtre des simulateurs,
Au fond de ce hangar, les « réserves », en fait des épaves plus ou moins complètes, On peut voir la carcasse d'un Beech 18 en restauration, et celle d' un DC3, un Sea Venom en pièces détachées etc,,,

Ce sympathique petit musée créé en 1994 est animé par des passionnés,
Si vous avez le temps, un peu plus loin en sortant, des souffleurs de verre vous accueilleront volontiers dans leur atelier pour vous montrer leur savoir-faire qui n'a rien à envier à celui des verriers de Murano,

Yves DESPAS

Photos Y.Despas

Hurricane

Seahawk

DC 3

Tiger Moth

Pou du ciel

Le LINK-TRAINER

Edward LINK était un facteur d'orgues, passionné d'aviation. Il eu l'idée, en utilisant ses connaissances en matière de souffleries, de réaliser le premier simulateur, mobile sur les 3 axes.
Le premier modèle date de 1929.
Il fut adopté par l'armée américaine a partir de 1935 et fut très utilisé pendant la 2eme guerre mondiale.

Baptisé familièrement « Blue Box » à cause de sa couleur bleue, il fut utilisé dans l'entraînement au vol aux instruments et aux communications radio de milliers de pilotes dans le monde.
Il fut utilisé jusque dans les années 1950.

Voyage

Aéro Tourisme en France

Au départ, une fameuse idée d'Alain Faure, qui imagine se servir des navigations touristiques parues sur les récents numéros d' "Info Pilote", navigations on ne peut plus intéressantes car concoctées par des aéro-clubs locaux, et de les inclure dans une dizaine de branches décrivant un "tour de France".
Une fois détaillées sur le papier on aboutit à 17 heures de vol réparties sur 4 jours entre le 1er et le 5 Juillet 2013. Juste assez long pour étaler les heures de vol, et juste assez court pour ne pas contrarier le banquier.
On prévoit donc de faire :

- Une tournée des châteaux Cathares entre Carcassonne et Albi.
- Un passage tortueux au-dessus des Volcans d'Auvergne entre Albi et Bourges
- Une patiente observation des Châteaux de la Loire entre Bourges et Blois.
- Deux 360° autour du Mont St Michel en joignant Blois à Granville.
- Le trait de côte entre Granville et Deauville pour survoler les plages du débarquement Allié de 1944.
- Une virée vers Reims et sa cathédrale entre Deauville et Reims Prunay.
- La clôture de cette grande boucle en visant Aix les Milles sans oublier un stop vers le Lac du Bourget et ses fritures, ou ailleurs selon météo.

Justement, la météo bizarre des derniers jours de Juin aspire à s'améliorer. Pour cela il suffit de regarder les prévisions et de se convaincre qu'elles seront vérifiées.
Nous comptions partir avec deux avions et 7 pilotes au moins, mais personne ne semble emballé par cette affaire. Période ? Durée ? Programme ? Budget ? Nous ne

savons toujours pas quelles raisons influent sur les décisions des amis du club.
Il ne restera au final que deux pilotes décidés à prendre l'air, Alain et Serge, et nous n'embarquerons (masse et centrage oblige) qu'une passagère Danielle, photographe aéro émérite.
L'équipage à trois est formé.
Les navigations sont préparées, les cartes SD formatées et les GPS mis à jour. 15 kg de bagages complètent le chargement du PA 28 F-GIEH. Le calcul de masse nous permet d'embarquer 2 fois 60 litres de Jet A1 soit 5 heures d'autonomie avec 1 heure de réserve.
Nos étapes ont toutes été choisies pour pouvoir avitailler toutes les 5 heures de vol au moins. En réalité nous ne dépasserons jamais les 4 heures de vol entre deux livraisons de Jet A1.
Le dernier briefing est décidé le 28 Juin soit 3 jours avant le départ prévu. Tout est discuté, vérifié et c'est utile parce que l'on s'aperçoit que les réservations de couchage restent à faire. Un coup de pile ou face et Alain se charge des soirées **Carcassonne** et **Granville** et Serge des nuits à **Bourges** et **Reims**.
3 jours pour trouver des hôtels libres fin Juin à des prix corrects n'est possible que si vous avez internet sous la main. En une soirée les réservations sont faites et les confirmations bouclées. J'ai trouvé un hôtel à **Reims** à 34€ la nuit. Le prix me semble bas pour une bâtisse en centre ville. Mais bon, les appréciations de clients semblent honnêtes...on verra par la suite que c'était presque vrai.
Le départ est fixé le 1er Juillet de manière à se trouver en mesure de décoller très tôt pour la boucle dans les Pyrénées.

LFMA – LFMK 1er Juillet 2013

La première branche sera donc un vol de ralliement à notre véritable point de départ : **Carcassonne**.
Le ciel est nuageux mais sans vent, et après 1h 45 de vol (à 80% de puissance) par le transit côtier depuis **Carry-le-Rouet** nous posons l'avion devant l'aéro-club sur la piste de **Salvaza**.
A peine sortis de l'avion, nous sommes accueillis, renseignés et documentés par un président sympathique particulièrement loquace, intarissable sur ses deux **Potez** restaurés. De plus, son fils pilote connaît bien la navigation sur les châteaux cathares. Nous allons pouvoir profiter de ses tuyaux. Les stratus continuent de naviguer vers 3500 pieds.
Une soirée bien étoilée et nous allons récupérer dans une superbe résidence au pied des remparts de la vieille Cité.

LFMK – LFCI 2 Juillet 2013

Le matin, les stratus sont toujours là, plus bas et un peu plus soudés, A vue de nez, le plafond n'excède pas 2000 pieds. D'ailleurs la Temsi nous le confirme. Peu de vent pour dissiper la couche. Optimistes, nous avalons le petit déjeuner et nous filons vers l'aérodrome.
Le président y est déjà, les stratus aussi et la visibilité horizontale absente. On analyse la situation, et nous convenons qu'il est urgent d'attendre. Nous décidons que, passé 11 heures locales, si rien n'est possible vers les montagnes, nous ferons alors une route directe vers ***Albi*** en sacrifiant les châteaux, qui seront encore là, n'en doutons pas pour une prochaine virée.
Nos craintes se vérifieront. A 11 heures, le plafond est un peu monté, mais les Pyrénées sont définitivement bouchées. L'étude de la dernière Temsi nous montre même que nous sommes au bord d'une couverture nuageuse au nord-est de notre position. Nous décidons donc de voler à l'ouest en suivant le canal du midi à 2000 pieds sol et de prendre le cap sur ***Albi*** à partir de ***Castelnaudary.*** Ce sera un bon choix puisque nous n'aurons, jusqu'à la capitale de l'Albigeois, plus aucun problème de météo.Ceci compensera un peu notre déception.
Repas à Albi, en face de la maison natale de Toulouse-Lautrec, puis retour au Sequestre pour les taxes, la météo et la préparation de la branche suivante.

	Altitude croisière (feet)	*Vitesse de croisière sol Kt*	*Vario (feet/mn) sur le parcours*
Maxi	5800	121	470
Mini	1330	77	-580

LFCI-LFLD 2 Juillet 2013

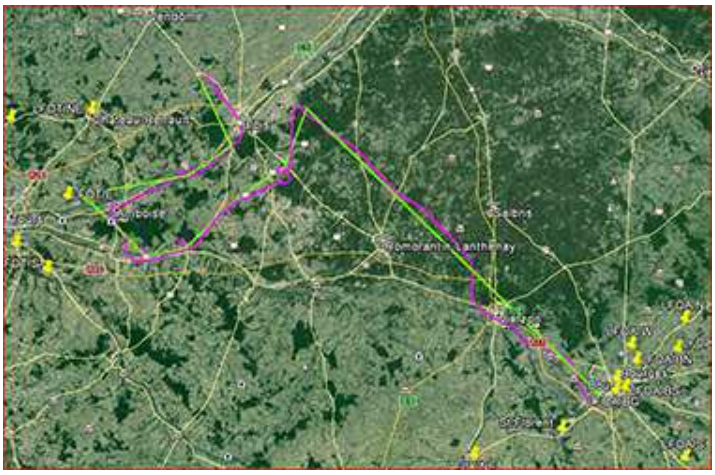
La Temsi sous nos yeux n'est pas engageante pour aller flirter avec le Puy de Sancy et ses amis volcans. Aussi nous décidons d'un plan B, une route plus à l'ouest sensée nous faire éviter les strato-cumulus fixés à hauteur de **Clermont-Ferrand.**
Le déroutement est aussitôt figé sur un log. On vise l'ouest **d'Aurillac** et de **Montluçon** et on gardera 3500 pieds QNH.
Tout au long du parcours, les nuages nombreux sont bien là à notre droite. Ce sera le second rendez-vous manqué de notre périple. Si la météo est contre nous alors...
L'approche sur **Bourges** est une formalité pour Alain qui nous offre un kiss-landing immortalisé par la GoPro posée sur tableau de bord. Le plein de Jet A1 fait, l'avion est mis au parking pour la nuit, et nous filons à notre hôtel, en plein centre ville, juste en face de la gare SNCF.
Notre passagère Danielle, native de cette belle ville, nous guidera pour une promenade de 20 minutes jusqu'au centre historique, à deux pas de la maison de Jacques Cœur et la superbe cathédrale Saint-Etienne, joyau de la ville. Alain passera saluer le bronze grandeur nature de Louis XI

et nous rentrerons, fatigués mais contents de notre journée et de notre soirée.

	Altitude croisière (feet)	*Vitesse de croisière sol Kt*	*Vario (feet/mn) sur le parcours*
Maxi	5362	127	620
Mini	1287	84	-475

LFLD-LFOQ 3 Juillet 2013

Le taxi qui nous pose devant l'entrée de l'aérogare de **Bourges**, ce 3 Juillet au matin ne nous a pas amené le beau temps, Une brume tenace est posée sur le paysage, La Temsi et les prévisions sont pourtant potables avec une base de nuages vers 2500 pieds évoluant vers 4500 pieds, et un vent du nord ouest donné en fin de matinée.
Il semble que la brume soit locale, mais ceci suffit à nous interdire le décollage, Ici aussi il est urgent d'attendre que le vent pousse cette crasse et dégage l'ouest, Notre journée est calée sur une navigation qui doit nous faire passer au-dessus ou a coté des châteaux de la Loire entre **Bourges** et **Blois**, Nous avions patiemment collationné les localisations GPS de chacun d'eux et placé le tout sur une route, certes tortueuse, mais indispensable pour ne rien rater. Danielle avait fourbi ses objectifs, libéré de la place sur le disque dur du caméscope, et placé ses lunettes de vue à portée de main.
Il ne restait plus qu'à y voir un peu depuis les 1500 pieds prévus pour que notre bonheur soit complet. Midi nous avait retrouvés assis sur les fauteuils de l'aérogare, regardant d'un œil inquiet les brumes sur le terrain. Treize heures trente et notre retour du restaurant chinois d'à coté ne changeaient rien si ce n'est une plus grande vitesse de défilement des brumes, avec de-ci de-là des zones plus lumineuses signe du "broken" indiqué par la dernière Temsi.
A quatorze heures trente la base des stratus devient visible. Il n'y a guère que 2000 pieds localement, mais la couverture nuageuse proposée par la météo, est plus légère à quelques nautiques à l'ouest. Nous décidons de décoller en gardant à l'esprit le demi-tour au cas où..
Effectivement à 2000 pieds nous sommes sous les barbules. Devant nous quelques grains entre lesquels nous louvoyons. A l'ouest c'est nettement plus clair, et on aperçoit quelques rayons de soleil. Les dix minutes de vol qui nous font sortir de cette météo limite semblent bien longues à Alain qui se concentre sur la machine et la trajectoire en gardant l'œil sur les châteaux d'eau qui jalonnent la route.
Mais notre navigation prudente est récompensée puisque nous arrivons, à 1800 pieds sous les rayons de soleil en face du majestueux château de Chambord. S'ensuit une navigation de type "escargot" collée sur les points GPS pour dénicher les bâtisses, parfois planquées derrière les arbres. Elles y sont toutes passées : Chambord, Cheverny, Fougères-sur-Bièvre, les ruines de Montrichard, Chenonceau, la Pagode de Chanteloup (je vous la recommande, on ne la voit qu'au dernier moment), le Manoir de Montfort et le Château de Valmer à gauche, Chaumont sur Loire et enfin Blois. (A ce propos nous tenons les navigations à disposition des pilotes tentés par cette virée).
Cinq minutes et 158 photos plus tard nous nous posons à **Blois le Breuil** où nous faisons un arrêt Jet A1, pipi et café chaud.
Le PA28 fonctionne comme une montre, c'est rassurant, et avec quel confort de pilotage !



	Altitude croisière (feet)	*Vitesse de croisière sol Kt*	*Vario (feet/mn) sur le parcours*
Maxi	3135	115	791
Mini	1135	79	-410

LFOQ-LFRF 3 Juillet 2013

C'est bien plus détendus que nous embarquons pour la longue branche **Blois Granville**. La météo ne devrait pas nous poser de problème, à condition de ne pas envisager de voler plus haut que 3500 pieds.
Cette altitude est bien suffisante compte tenu du relief sur le parcours, et comme c'est moi qui suis aux commandes, j'ai prévu une route quasi directe vers la baie du **Mont St Michel** et une remontée plein nord le long de la cote jusqu'à **Granville**. Avec dans l'ordre les point tournants suivants :
Verticale de l'aéroport du **Mans Arnage**, un crochet pour le château de Sillé le Guillaume puis Le **Mont St Michel**.
Le vol se déroule sans encombre, suivi par des contrôleurs relaxes, mais efficaces. Le **Mont St Michel** au soleil couchant sous un ciel chargé est sublime, et la finale 25 de **Granville Mont St Michel** ne l'est pas moins.On reste face à la Manche qui renvoie des éclats d'écume et de lu-

mière.
Pas de Jet A1 à **Granville**, comme c'était prévu. L'avitaillement devrait se faire le lendemain à **Deauville** après la tournée des plages (du débarquement).
L'avion est garé sur l'herbe, et nous déchargeons les bagages, heureux de nous dégourdir les jambes.
Après un accueil très sympathique, un membre de l'aéroclub nous pose devant notre hôtel, en bord de mer, juste devant une plage déserte. Il fait frais,
Danielle a froid, c'est mauvais signe.
Nous trouvons les ressources pour découvrir la gastronomie du coin dans un restaurant du port. Puis dodo, demain , c'est le D day, il y a débarquement.

	Altitude croisière (feet)	*Vitesse de croisière sol Kt*	*Vario (feet/mn) sur le parcours*
Maxi	2620	106	615
Mini	870	73	-600

LFRF- LFRK 4 Juillet 2013

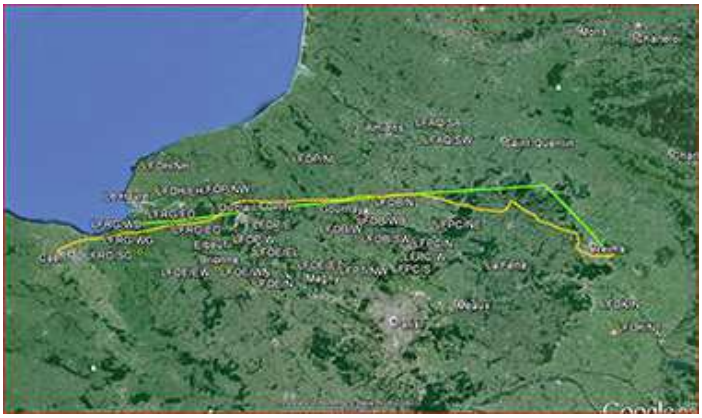
Dès le lever, les rideaux de la chambre tirés, j'ai cru me trouver sur une île. La plage distante d'une vingtaine de mètres était invisible. Les rares badauds emmitouflés dans leur parka, les mouettes les plus courageuses restant posées sur les gouttières, le ciel plombé.
Je le savais, quand Danielle a froid, le temps se gâte. Un temps inconnu à Aix-en-Provence mais qui n'avait pas l'air d'émouvoir les populations.
Le nom technique c'est "entrées maritimes". Et maritimes elles le sont depuis le sol jusqu'en haut !
Conseil de guerre au petit déjeuner. La décision tombe : on patiente jusqu'à 12 heures. Au lieu des plages on fera du shopping et on visitera **Granville le haut**.
Danielle en profite pour acquérir un caleçon au prix magique du tourisme local c'est à dire trois fois celui de la cote sud-est. Heureusement il était chaud (le caleçon).
A midi, taxi pour l'aérodrome de **Bréville-sur-Mer**, qui bénéficie exactement de la même météo pourrie, FGIEH est sagement posé sur l'herbe.
Le seul avantage c'est qu'il y a le " ***Madinina*** *", un restaurant ouvert sur la plate-forme où nous pourrons festoyer avec modération après avoir embarqué les bagages et pendant que les entrées maritimes continuent leur défilé.*
Sur le tarmac 5 hélicoptères venaient de déposer les participants à une manifestation DIOR.
S'ils étaient venus, nous pouvions peut-être repartir.

A quatorze heures, le ciel se libère des entrées maritimes mais reste gris. La couche des stratus est soudée, mais la visibilité horizontale est bonne vers le sud. Nous avions prévu de faire une route directe sur **Deauville** en prenant un cap nord-est.
Départ laborieux sur la 25 de **Granville** puis grand virage à gauche en direction du **Mont St Michel** que nous apercevons sous le soleil. Un dernier grand 360 à 3000 pieds autour du Mont, merveille inattendue. Puis nous prenons le cap au 040.
Cinq minutes après, devant nous une barrière de nuages. Plus au nord c'est bouché, vers le sud ça paraît plus clair mais douteux. Alain, aux commandes m'interroge, et nous prenons la seule solution raisonnable : nous reposer à **Granville** et décider de la suite au calme sur le parking. Ça fait partie de l'enseignement reçu, savoir interrompre un vol quand le risque devient grand.
Nous ne sommes même pas descendus du PA28 et garés sur l'herbe à proximité du taxiway nous avons étudié notre nouveau plan de vol. **Deauville** impossible à atteindre par une route directe, il nous restait la solution de passer par le sud pour rejoindre **Caen.**
Notre objectif était toujours d'avitailler pour réaliser une longue branche jusqu'à **Reims** via **Beauvais**. Un coup d'œil sur les cartes, un log de navigation établi en 2 minutes et nous voici alignés de nouveau sur la 25 de **Granville.**
Décollage, virage à gauche et cap vers **Caen** à 1500 pieds. C'était la bonne option parce qu'au sud les entrées maritimes étaient absentes et les stratus épars laissaient le soleil filtrer.
A l'arrivée sur **Caen**, le contrôleur de la tour nous fait prolonger la vent arrière 8 bonnes minutes, pour cause de départ IFR. Il a fallu qu'Alain lui demande s'il ne nous avait pas oubliés pour qu'il accepte enfin de nous autoriser à atterrir.
Bretelle de sortie, roulage au carburant pour une livraison camion, pendant que les taxes sont réglées. Nous avons prévu de filer de suite sur **Reims** pour arriver avant la fin de la journée.

	Altitude croisière (feet)	*Vitesse de croisière sol Kt*	*Vario (feet/mn) sur le parcours*
Maxi	1492	115	344
Mini	1404	77	-425

LFRK- LFQA 4 Juillet 2013

C'est en me déclarant aligné prêt sur la 31 de **Carpiquet** que je m'aperçois que la radio 2 vient de me lâcher. Pas de réception, et je n'ai pas d'indication sur l'émission. Rétablissement de la fréquence tour sur la radio 1 et miracle, j'entends le contrôleur, un peu inquiet me demander de confirmer l'autorisation de décollage.
VGPT[1] et plein gaz, direction le VOR de **Beauvais.**
La météo prise à **Caen** est bonne sur le parcours. Il y a bien des stratus aux environs de **Reims**, mais la base est donnée supérieure à 3500 pieds. Dix minutes après le décollage nous laissons **Deauville** ensoleillé sur la travers gauche. De nombreux nuages épars sont sur la route, en fine couche et nous décidons de monter vers 4500 pieds pour passer dessus.
Vol de croisière agréable suivi par le contrôle qui nous laisse toute latitude de navigation. Nous sommes très au nord de la région parisienne et il semble bien que nous ne gênions pas grand monde.
Il est 18 heures locales quand on s'aperçoit que la couche de nuages en dessous se densifie de plus en plus. Il est temps de prendre la première trouée pour repasser dessous. Il faudra perdre presque 2500 pieds pour voler sous la couche. Dessous point de soleil, un temps gris mais avec une bonne visibilité horizontale.
L'arrivée sur **Reims Prunay** sera réalisée par le sud de **Reims**. Une intégration verticale terrain suivie d'une vent arrière pour cause de radio en auto-info et c'est une finale sans vent sur la 25. Il est 20 heures, le crépuscule arrive bientôt. Il est temps de trouver un taxi pour aller se reposer, la journée a été difficile.
Soirée merveilleuse attablés devant la cathédrale illuminée par un son et lumières qui tourne en boucle. J'ai aussi la réponse à mes interrogations sur le prix très compétitif de l'hôtel. C'est une ancienne maison de passe réhabilitée. Les sanitaires et les chambres sont d'époque bien que fraîchement repeintes.
Et le patron, au demeurant très sympathique nous faisait irrésistiblement penser à *Gad Elmaleh dans le rôle de "chouchou". Je vous recommande l'endroit.*



	Altitude croisière (feet)	*Vitesse de croisière sol Kt*	*Vario (feet/mn) sur le parcours*
Maxi	5910	135	515
Mini	3494	100	-526

LFQA-LFQG 5 Juillet 2013

Le matin nous avons élaborés une navigation pour la dernière journée. Initialement **Chambéry** était prévu comme étape vers **Aix**, mais notre échec sur les **volcans d'Auvergne** nous était resté sur l'estomac. Aussi nous avons décidé de filer sur **Nevers**, d'y faire une halte reconstituante et de rejoindre **Aix** en passant par le Puy de Sancy et les volcans. La météo allait nous accompagner parce que le temps se mettait nettement au beau vers le Sud.
L'accueil à ***Prunay*** *était parfait. Nous avons pu avoir toutes les infos souhaitables sur la météo de la journée et les Notams. Les 120 litres de Jet A1 vérifiés à la jauge manuelle, les bagages embarqués pour la dernière fois, et Alain s'alignait en 25 pour le départ.*
La trajectoire sur ce QFU nécessite de corriger le cap dès le passage du bout de piste pour éviter un complexe gazier, et il faut être concentré pour dévier à droite de 20 degrés en pleine montée initiale.
La suite c'est une belle promenade au-dessus ***d'Epernay*** *et de* ***Romilly****, des noms qui parlent aux amateurs de champagne, puis* ***Auxerre*** *et une verticale de* ***Clamecy****, avant de faire une arrivée opérationnelle sur la 30 de* ***Fourchambault*** *vers midi.*

	Altitude croisière (feet)	*Vitesse de croisière sol Kt*	*Vario (feet/mn) sur le parcours*
Maxi	3948	130	698
Mini	1327	80	-735

LFQG-LFMA 5 Juillet 2013

Le temps de parquer l'avion, et de faire un saut à pied vers la cafétéria d'une grande surface toute proche . Pause digestive puis retour sur le tarmac. Alain monte à la tour régler la taxe et prendre la dernière météo pendant que je patiente, avec ma passagère sous le soleil maintenant bien établi.
C'est la dernière étape de cette virée et les éléments ne nous ont pas épargnés. L'avion fonctionne à merveille, sauf la radio 2 qui reste muette. J'aime bien piloter cet EH parce qu'il libère de pas mal de contraintes dans la ges-

tion du moteur et laisse de ce fait plus de temps à la navigation , au contrôle aérien et à la gestion des trajectoires, en plus des 6 heures d'autonomie offerts avec 3 occupants.

	Altitude croisière (feet)	*Vitesse de croisière sol Kt*	*Vario (feet/mn) sur le parcours*
Maxi	8346	122	720
Mini	3528	88	-649

Décollage de la 12 vers 14 heures 30 locales sous un beau soleil d'été, et direction **Volvic**, l**e Puy Pariou** et sous un ciel magnifique (enfin) le **Puy de Sancy**, le **Mont Dore** et le Lac de la **Landie**. Le tout au FL 85 ce qui nous changeait des vols rase mottes.
La suite est dans le domaine du "connu" pour beaucoup de pilotes. Le VOR de Montélimar (j'aime bien utiliser les balises pour naviguer) et AN de la CTR d'Aix. Salon aux abonnés absents pour nous permettre de tirer droit et de nous trouver à l'entrée de la vent arrière 33 à 1500 pieds QNH.
Et Danielle, heureuse d'être arrivée à temps pour ses dernières répétitions avant son spectacle de danse du lendemain !

Serge JUGE-BOULOGNE

Images : S. Juge-Boulogne

Infos Club

Cours théoriques PPL

Les cours théoriques BB/PPL reprendront le jeudi 3 octobre, et auront lieu **tous les jeudis de 19h à 21h** sauf pendant les vacances scolaires.

Participation :
Les frais de participation s'élèvent à 80€ pour l'année par personne.
Toutefois, les participants des années précédentes n'ont pas à s'acquitter de cette somme une seconde fois.
Les cours sont également gratuits pour les brevetés (qui sont les bienvenus !).

Programme :
- Jeudi 3 octobre : Connaissance aéronef
- Jeudi 10 octobre : Connaissance aéronef
- Jeudi 17 octobre : Connaissance aéronef
- Jeudi 24 octobre : Aérodynamique/Mécanique du vol
- Jeudi 14 novembre : Aérodynamique & mécanique du vol
- jeudi 21 novembre : Aérodynamique & mécanique du vol
- Jeudi 28 novembre : Aérodynamique & mécanique du vol
- Jeudi 5 décembre : Météo
- Jeudi 12 décembre : Météo
- jeudi 19 décembre : Météo

C'est une bonne méthode d'apprentissage, en groupe, et avec un instructeur pour répondre à vos questions.
C'est aussi un bon moyen pour rafraîchir ses connaissances théoriques pour les brevetés !

Bravos... et... Bienvenue.

Il ont été lâchés :

CAMPAGNA	Stephano	20/07/2013	LVS
DELOUCHE	Maxime	22/08/2013	GCA

Il a obtenu le PPL :

LANDRIN	Rémi	21/07/2013	PAT.

Félicitations à tous

Ils, Elles, ont adhéré à l'ACAM :

JENET	Laszlo	EP
BANO	Emmanuel	EP
BASSEUR	Jean-Luc	PPL
SANTANA CALAZANS	Jacques	PPL
DEREGNAUCOURT	Fabrice	PPL

Et 22 jeunes Adhérents BIA

Bienvenue à l'ACAM !

Activité Flotte

Avions	juillet	août	Sept.	Trim.	2013	Avions	juillet	août	Sept.	Trim.	2013
ACAM						ANEG					
QF				00:00	**4:53**	AS	65:42	78:18	36:54	180:54	**402:05**
RU	79:06	76:16	68:15	223:37	**581:25**	BD	50:21	57:28	35:05	142:54	**292:23**
ZG	110:48	75:30	49:14	235:32	**608:23**	NN	32:38	27:09	8:54	68:41	**182:08**
LL	67:04	60:37	16:18	143:59	**374:46**	**Total 2**	**148:41**	**162:55**	**80:53**	**392:29**	**876:36**
EH	66:00	38:35	22:13	126:48	**312:22**	**Total Général**					
AM	64:36	34:05	42:16	140:57	**146:27**		**juillet**	**aout**	**Sept.**	**Trim.**	**2013**
Total 1	**387:34**	**285:03**	**198:16**	**870:53**	**2028:16**		**536:15**	**447:58**	**279:09**	**1263:22**	2904:52

Maintenance

ZG :
Le moteur ayant une usure anormale vers 2000h a du être arrêté.
La réparation s'avérant très onéreuse, un nouveau moteur remanufacturé a été commandé.

Il sera là le 16 octobre et **l'avion est immobilisé jusqu'au 21 octobre .**

AM :
Il a un peu plus de 150 h. Pas de problème particulier. Les plaquettes de frein ont été changées.

Il devra être immobilisé une journée pour une révision hélice prévue dans le manuel d'entretien et obligatoire à 200h !!! (On se demande bien pourquoi !)

LL :
La visite 2000h, 6 ans a été effectuée.
Le Badin a été corrigé et le vario vérifié.
Le bord d'attaque de l'aile gauche endommagé dans une collision avec un oiseau a été réparé.

EH :
A la visite annuelle, normalement prévue en octobre, s'ajoute la révision de l'hélice.
Celle-ci doit être effectuée en Allemagne.
Cela prend beaucoup de temps et **l'avion sera immobilisé 5 semaines du 30 septembre au 4 novembre.**

RU :
Tout va bien. RAS.

Rendez-vous , évènements...

Café—Croissants

Ce mois ci, c'est l'ACAM qui accueille aux Milles les pilotes de la Région

Dimanche 13 octobre
De 8h à 12h

C'est l'occasion de rencontrer d'autres pilotes, d'échanger, etc…
Venez très nombreux

La traditionnelle

Soirée « Châtaignes »

Aura lieu au Club :

Samedi 9 novembre
À 18 h

Cette soirée très conviviale est l'occasion de nous retrouver en dégustant de délicieuses châtaignes, grillées dans la machine de nos amis de l'ANEG, accompagnées de charcuteries et d'un petit vin blanc (ou d'une autre couleur si vous préférez…)
Venez en famille, c'est toujours très sympathique.

Pot de départ de Cathy

Notre secrétaire Catherine Françon nous quitte à la fin de l'année.
Nul doute que nous serons nombreux à venir lui manifester notre amitié et lui souhaiter une heureuse et longue retraite, autour d'un Pot :

Samedi 7 Décembre
à 18 heures

Soirée Châtaignes 2012…
...une petite fille apprivoise la « machine infernale »...